

Sekretariejo: Orteliusstraat 108/III, Amsterdam, Nederlando
Redaktejo: von Liebigweg 26, Amsterdam,

JARO 8a, No. 1
OKTOBRO 1955

8a IFEF-KONGRESO EN STOKHOLMO
13 - 18a DE MAJO 1956

Informilo 1

Korespondadreso de la LKK: B.Örtengren, Schultzväg 39, SOLNA, Svedio
Adreso de la kasisto: J.A.Nordin, SJ Bost. 9 i, SOLNA, Svedio.
Ĝirkonto: 49 59 89.

La kongreskomitato konsistas el jenaj personoj: Ernst Eriksson, honora prezidanto; Hjalmarr Olssom, prezidanto; Bertil Örtengren, Josef Nordin, Bror Lindström, Folke Pettersson, Gustav Sundkvist, Herbert Malmsten.

Kongresejo: Medborgarhuset (Civitana domo) situanta en la suda parto, de la urbo, atingebla per aŭtobusoj 33, 34, 59 kaj 73 de la Centra Stacidomo. Haltejo *Medborgarplatsen* (Civitana placo).

KONGRESA PROGRAMO

Dimanĉo la 13a de Majo:

- 8.30 Malfermo de la akceptejo en la Centra Stacidomo. (malfermita ĝis la 19a horo).
- 18.30 Malfermo de la ekspozicio en la halo de la kongresejo.
- 20.00 Solena malfermo de la kongreso en la granda salono.

Lundo la 14a de Majo:

- 9.00 Malfermo de la akceptejo en la kongresejo kaj de la postoficejo.
- 9.30 Kunsido IFEF-estraro kaj delegitoj.
  Ekskurso por familianoj. Kolektiĝo antaŭ la kongresejo.
- 12.30 Lunĉo.
- 13.30 Fotografiĝo antaŭ la kongresejo.
- 14.00 Kunsido de la Terminara Komitato.
- 18.00 Vespermanĝo.
- 20.00 Interfratiĝa vespero en Vinterpalatset (Vintro-palaco) Norra Bantorget (Norda relvoja placo), triminuta irado de la Centra Stacidomo.

Mardo la 15a de Majo:

9.00 Unua laborkunsido.
Ekskurso por familianoj.
12.30 Lunĉo
13.30 Ekskurso per aŭtobusoj al la lokomotiva kaj vagona riparejoj kaj la tolaĵlavejo Hagalund kaj rondveturado en la urbo.
16.30 Vespermanĝo kaj poste daŭrigo de la rondveturado, kiu finiĝos ĉe Skansen apud la jubilea ekspozicio pro la centjara ekzistado de la Svedaj Fervojoj.
Post tio promenado en Skansen, por rigardi kiel la svedaj kamparanoj loĝis antaŭ kelkjarcentoj en tiutempaj loĝejoj, lokitaj en origine fidela ĉirkaŭaĵo.

Merkredo la 16a de Majo:

9.00 Dua laborkunsido.
Ekskurso por familianoj.
12.30 Lunĉo.
13.30 Tria laborkunsido kaj fakaj prelegoj.
18.00 Vespermanĝo.
19.30 Amuza vespero.

Ĵaŭdo la 17a de Majo:

9.00 Tuttaga ekskurso per ŝipo aŭ aŭtobuso al Gustavsberg kaj Saltsöbaden (Sala banloko) en Stokholma arĥipelaro.
En Gustavsberg ni vidos la fabrikadon de porcelano en la kooperativa fabriko.
15.00 Manĝo en la restoracio de Saltsöbaden. Reveturo al Stokholmo.

Vendredo la 18a de Majo:

9.00 Daŭrigo de la fakaj prelegoj.

Aliĝilo estas aldonata en tiu ĉi numero. Bonvolu zorge plenigi ĝin kaj uzu ĝin tuj, por esti certa ricevi loĝejon favoran je prezo kaj situo en la urbo. La demandon pri ekskursoj vi nepre respondu pro la kalkulado de la partoprenontoj. Pri la kotizo rigardu la aliĝilon.

Tombolo:

Por plifortigi la ĉefkason kaj havi la eblon eldoni pli ampleksan Bultenon, ni aranĝos tombolon dum la kongreso.
Ni tial afable petas al vi kunporti ian donacon, konvenan por la lotumado.
Ni esperas kaj eĉ certe kredas, ke vi havos agrablajn tagojn en tiu ĉi regiono de la mondo.
Ni salutas vin kore bonvenaj al la Norda Venecio Stokholmo.

Por la Kongresa Komitato
La prezidanto: H. Olsson.

VORTOJN ŜPARU, AGOJN FARU

estas la devizo de niaj samideanoj en Sarlando. Ili sendas korajn salutojn al la IFEF-anoj, kaj tutkore dankas tiujn, kiuj partoprenis la Konferncon en tiu regiono.

La farita laboro certe ne estas vana; sekve de la konferenco ili havas pli da ŝancoj vigligi la esperanto-movadon ol iam antaŭe.
Tamen estas malfacile por ili konverti la dulingvistojn al Esperanto, kvankam tiuj jam ne povas nei la grandan utilon de nia lingvo.

Necesas nun inciti la fajreron, kiun vi ekbruligis dum via estado en Sarlando, kaj vi ĉiuj havas la eblecon antaŭenpuŝi ilian movadon.

Skribante dankesprimon al la diversaj reprezentantoj (vidu la nomojn en la junia Bulteno en la artikolo de la kolego De Jong) vi flamigos la fajron.

Ne forgesu ankaŭ viajn gastigintojn kaj la *Burgemeister der Stadt Homburg*.

Komence de septembro komenciĝis novaj kursoj, do skribu tuj multnombre. Je la kapo de la letero aŭ poŝtkarto vi skribu bone legeble *Esperanto*

Urĝe bezonataj por la murkesto estas varb- kaj propagand-materialo kion volonte akceptos *Der Eisenbahner Esperantisten*, Homburg Sarlando.

LA PRELEGOJ EN SAARLANDO

Post la laborkunsido en Saarlando oni petis presigi en Bulteno la prelegojn, per kiuj tiom efike propagandis elokventaj parolantoj el pluraj landoj. Por kontentigi tiun deziron ni unue presigas ĉi tie la tekston de la prelego, por kiu en Saarlando mankis la tempo.
Por ke ni povu presigi ankaŭ la aliajn prelegojn, la diverslandaj parolintoj sendu al ni la tekston.

LA EKZISTADA BATALO DE LA FERVOJOJ KONTRAŬ LA STRATA TRAFIKO

Tiu batalo, kiu pro la rapide evoluiĝonta strata trafiko trudiĝis antaŭ 25 jaroj al la fervojoj en multaj landoj, havis precipe en Nederlando iun furiozan karakteron.
Nederlando ja estas ebena lando, en kiu la konstruado de bonaj vojoj estas relative facila: la lando estas dense loĝata, tiel se densa vojretaro prezentis vastan agadkampon al la konkuranta strata trafiko.
Krom tiuj bonaj vojoj la lando posedas bonajn akvovojojn: riverojn kaj kanalojn, laŭ kiuj estas kondukata grava parto de la nacia kaj in-

ternacia transportojoj.
Tiu ŝiptransporto jam de la komenco de ĝia ekzistado grave prikonkurencis la fervojojn.
La aŭtobuso estas nova konkuranto por la fervojo kaj tramentreprenoj. La ŝarĝaŭtomobilo konkurencis ankaŭ kontraŭ la ŝiptrafiko.
Komence la batalo kontraŭ la strata trafiko devis direkti sin kontraŭ rapide kreskanta nombro da malgrandaj entreprenoj, kiuj neniel ligitaj al iu limigo, apenaŭ toleris unu la alian.
En tiu batalo la fervojo troviĝis en tre malfavora pozicio, ĉar ĝi havis la devon konservi en bona stato sian multekostan aparataron kaj ekspluati ne-profitdonajn liniojn. Krom tio la pli favoraj laborkondiĉoj de ĝia dungitaro postulis pli grandajn elspezojn. Prave ĝi tial deziris ke la registaro intervenu en la fariĝonta ĥaoso.

La regulado de la rilatoj inter la reciprokaj trafikiloj efektiviĝis kun la modifo de la *Leĝo pri publikaj trafikiloj* en 1926, kiam oni enkondukis koncesian sistemon por regula aŭtobusa trafiko.
Antaŭ ol doni koncesiojn, la aŭtoritatuloj pli-malpli konsideris ankaŭ la interesojn de la fervojo kaj tramvojoj.
Por la tramo ĉi tiu sistemo ne alportis novan sangon, ĉar dank' al la koncesia sistemo la plej solidaj aŭtobus-entreprenoj reliefis kaj povis plifortigi sin.
Tiel formiĝis, kvankam malpli granda, tamen pli forta kaj batalpova aro da konkurantoj, kiuj grave minacante, la ekzistadon de la tramo, baldaŭ metis ĝin antaŭ la alternativo: ĉu toleri apud si iun konkurantan aŭtobusservon, ĉu mem per propraj aŭtobusoj defendi siajn liniojn kontraŭ la konkurantoj.
La pli multaj tramentreprenoj, unu post alia, elektis la lastan solvon. Grandaj tramentreprenoj ekuzis aŭtobusojn por sia servado, kaj per tiu elekto la aŭtobuso kiel trafikilo fakte venkis en la batalo kontraŭ la interloka tramo. Sur linio post linio la aŭtobuso akiris la monopolon.
En tiu tempo ankoraŭ ne funkciis bone regulata regiona aŭtobustrafikado kiel ni konas ĝin nun. Iun seriozan klopodon en tiu direkto la transportentreprenoj ne montris, kaj ankaŭ la koncesion-donantaj aŭtoritatuloj eĉ ne pensis pri tia regulado.

Por ŝirmi siajn liniojn kontraŭ la peza konkurenco de la strata trafiko la fervojo fondis en 1927 la ĝeneralan transport-aŭtobusan entreprenon (ATO), kiu klopodis starigi ĉie en la lando regionajn aŭtobusretojn, kaj aĉeti diversajn alkondukajn liniojn.
Tiu-ĉi klopodo tamen havis malmultan sukceson, ĉar ĉie en la lando troviĝis jam memstaraj entreprenoj, kiuj en la batalo pro ekzistado ofte havis la apogon de la aŭtoritatuloj.

Grava por la fervojo estis la fakto ke la registaro depost 1926 okupis sin pri la definitiva regulado en la rilatoj inter le rela kaj la

strata trafikoj. La celo de ĝia politiko estis: akiri kaj konservi iun daŭran trafiko-provizadon.
Por fini la ĥaoson en la regionoj de la trafiko ĝi estis devigata okupi sin pri ĉiaj trafikteknikoj kaj agi kontraŭ ĉiuj konkurantoj tute objektive. Prefero por iu ajn tekniko ne decis en ĝia politiko.
Iu registara deklaro esprimis sin jene:
Se ni metas specialajn postulojn al iu trafikentrepreno, kiu devigas nin limigi la konkurencon kontraŭ tiu entrepreno, tiam ĝi estos protektata, ne por profitigi ĝin, sed por la bona plenumado de la al ĝi komisiita tasko. La konkurenco estas limigita nur tiom, kiom la limigo estas necesa por iu daŭra kaj racia trafikservo.

La principo, ke la diversaj teknikoj kaj entreprenoj estu egale traktataj, havis la sekvon ke la registaro serioze aspiris egaligi la kondiĉojn de ekspluatado.

Tiu ĉi egaligo grandparte efektiviĝis kiam la registaro ŝarĝis aliajn trafikentreprenojn per la samaj devoj, kiujn devas plenumi la fervojo. Ekspluatada kaj trafika devoj estis nun ankaŭ postulataj de la aŭtobusentreprenoj. Ili estas devigataj ekspluati ankaŭ liniojn, kiuj estas malpli profitdonaj aŭ senprofitaj.

La salajroj kaj laborkondiĉoj ĉe la trafikentreprenoj surakvaj kaj surstrataj iom post iom atingis la nivelon de la salajroj kaj kondiĉoj ĉe la fervojo. Por la uzado de la vojoj la strataj trafikiloj pagas siajn impostojn. La ŝipveturado sur la riveroj kaj kanaloj estas libera.

Sekve de tio la pozicio de la fervojo fariĝis multe pli favora. Limigon de la konkurenco oni atingis ankaŭ per la regulado de la tarifoj. Ĉiuj tarifoj por persona transportado bezonas la aprobon de la registaro.

Rilate al la frajttarifoj la fervojo estas libera. Plialtigo de tiuj tarifoj estas ekzakte kontrolata de la registaro.

Alia aranĝo kiu kontribuis al pli forta konkurenca pozicio de la fervojo estis la modifo de la leĝo pri la fervojo en 1934.

La fervojo havis la rajton apliki apud la ĝeneralaj tarifoj, specialajn tarifojn. Tiujn tarifojn ili devis publikigi, kio havis la malagrablan konsekvencon, ke la konkurantoj estis plene informitaj pri la prezpolitiko de la fervojo.

Post la modifo de la leĝo, tiu publikigo jam ne estas devigata. La fervojo nun povas tute sekrete redukti la oficialan tarifon por amasaj transportoj.

Unu el la nunaj gvidlinioj por la asigno de koncesioj al aŭtobusoj postulas ke paralel-linioj estas evitendaj. Ili estas tolerataj nur kiam la cirkonstancoj tion postulas.

Tiel la trafikpolitiko de la registaro plifirmigis la konkurencan pozicion de la fervojo.

La politiko de la fervojo mem apogiĝas sur la principo, ke en Nederlando kun ĝia koncentrita loĝantaro kaj densa vojretaro, la fervojo povas konkurenci nur, se ĝi funkciigas rapidajn kaj frekventajn vagon-

arojn. Koncerne tion ĝi troviĝas en la *feliĉa* cirkonstanco, ke la ĝisfunda detruo de ĝia aparato en la militaj jaroj (pli precize dum la fervoja striko en tiu periodo) necesigis grandskalan anstataŭon.
Post la milito la elektrifigo de multaj trakoj rapide plenumiĝis.
Pli ol 500 novaj elektraj kaj Diesel-elektraj lokomotivoj estas konstruitaj por ni en diversaj landoj. Nia lando mem konstruis 200 novajn elektrajn kaj Diesel-elektrajn vagonarojn, multajn vagonojn por pasaĝera trafiko kaj preskaŭ 5000 ŝarĝvagonojn.
La alfluo de nova trafikmaterialo ankoraŭ daŭras.

La signala sistemo grave pliboniĝis, kio ebligis multe pli frekventan sinsekvon de la trajnoj; la vojaĝdaŭro entute grave reduktiĝis.

Tie, kie la fervoja servo estis malprofita kaj superflua, oni fermis la staciojn por pasaĝera trafiko post aprobo de la registaro.

En multaj ne-profitaj linioj la fervojo cedis favore al la aŭtobuso. Por doni bonan komprenon mi aldonas jenajn ciferojn pri la nombro da fervojaj stacioj en nia lando. Ĝi estis en la jaro 1928: 918; nun en 1954 : 308. La malpliigo dos estas 65%.

La tuta longo de la linioj sur kiuj transportadas pasaĝerojn estis en la jaro 1930: 3560 km, en la jaro 1954: 2507 km, kio signifas malpliigon de 32%.

Rapideco estas grava faktoro ankaŭ por la frajttrafiko, speciale en Nederlando, kie oni ŝipe povas atingi la klientojn en malpli ol 24 horoj, kaj kie la densa vojreto donas bonan okazon por trafikado per ŝarĝaŭtomobiloj.

Tial la fervojo funde reorganizis la pakaĵ-transportadon. La varoj estas vagonare transportataj nur inter la plej gravaj fervojaj stacioj; de, aŭ al tiuj lokoj la transportado okazas per ŝarĝaŭtomobiloj de la flankentrepreno de la fervojo.
Per ĉi tiu sistemo oni sukcesis interrilatigi ĉiun lokon en Nederlando kun ĉiu alia loko en malpli ol 24 horoj. Krom tio oni pli grandskale ol antaŭe aplikadas la sistemon de la ŝarĝkestoj, kiuj estas transportataj parte per la vagonaro, parte per la por tiu celo konstruitaj aŭtomobiloj. La granda avantaĝo de tiu sistemo estas, ke la kliento povas ŝarĝi aŭ malŝarĝi la kestojn en la tempo kiam tio pleje konvenas. Krome oni ŝparas pakaĵo-tegon.

Ankaŭ por vagonŝarĝoj la daŭro de la transporto estas limigata ĝis maksimume unu tagnokto. De la trafikata nombro de tuno-kilometroj en Nederlando la fervojo transportas 31%; la ŝiparo 52%; la strata trafiko 17%.

Konsiderante ke nuntempe la longo de la fervoja reto estas 3214 km; de la akvo-vojoj 6977 km, kaj de la stratoj vojoj 12529 km, ni rajtas konkludi ke la fervojo en Nederlando, dank' al ĝia adaptado al ŝanĝitaj cirkonstancoj, kaj la energia konkurenca batalo povis konservi sian bonan lokon inter la transport-entreprenoj.

La Nederlanda fervojo estas unu el la malmultaj fervojoj en Eŭropo, kiuj profitdone funkcias.

Kompilis: De Jong.

INFANDESEGNAĴOJ

Franca Fervojista Esperanto Asocio memorigas sian intencon organizi ekspozicion de infandesegnaĵoj.
La desegnaĵoj temu pri fervojo (linio, ponto, trajno, stacidomo, lokomotivo, ktp.) Ili estu en formato 25 x 31 paj preferinde koloritaj.
La nomo, adreso, kaj aĝo de la infano estu indikataj.
F.F.E.A. rekompencos la plej bonajn *verkojn*.

DEZIRAS KORESPONDI

S-ino Leduc, Chalet 4, Avenue de Verdun, Valence, Drôme, Francio, deziras korespondi kun fervojistonoj, aŭ edzinoj de fervojistoj el nordaj landoj, aŭ Italio, aŭ Portugalio.

Kun norvega Kolego (30 - 45) jara:
Sro Werner Dobs (24a) Lubeck, Falkenburger Allee 14a Germanio

Kun angla Kajfranca Kolego (30 - 45) jara:
Sro Hans Meyburg (24a) Lübeck-Travemünde. Im Beiboot 4 Germanio

Kun finna Kaj franca Kolego (30 - 40) jara:
Sro Theo Vooth (24a) Lubeck, Werfstrasse 7 Germanio

Interesuloj enlatuta mondo kuy deziras pensinterŝanĝon pri diversaj, aferoj. Donvolu skriba al: P.Buchwald. Inĝ.Braunschweig,
Ackerstrasse 49, Germanio.

DUA PLIALTIGO DE LA FERVOJA PONTO SUPER KAFUE RIVERO EN NORDA RODEZIO LA PLEJ LONGA PONTO EN TIU LANDO

La rivero Kafue estas longa kaj larĝa, kaj tial ludas gravan rolon rilate al la ekonomio de ambaŭ Rodezioj. Gi ankaŭ estas la plej grava enfluanto de Zambesi Rivero.

La ponto konsistas el dek tri spanoj en la formo de portalpontoj ĉiuj 100 futojn longaj, kiuj estas subtenataj per betonaj pilieroj kaj abutmentoj. Ĝi estas finkonstruita en 1906, kaj pro tio, ke la lando estis tiutempe sovaĝa kaj neevoluita kaj la fervojo pionira, ĝi estis konstruata plej eble malkare. La trusoj staras nur kelkajn futojn super la akvonivelo, kaj la pilieroj penetras nur malprofunde en la tre-ege densan argilon de la riverlito.

Informoj pri pluvofalo en la kolektareo de la rivero estis tiam preskaŭ ne haveblaj.

Ĉe la suda bordo estas ebenaĵo malalta kaj larĝa. Kontraŭe la norda bordo baldaŭ plialtiĝas.

La ponto servis tute bone ĝis 1926. Tiam le riverfluego kovris la malsuprajn membrojn ĝis pli ol dek du coloj. Tiam estis komprenate, ke estas necese plialtigi la tutan ponton por havi spacon sub la tru-

soj, por lasi la preterpasadon de la amaso da *sudd* (rivera kreaaĵo) de la supra rivero.

Dum 1927, en intervaloj de mallonga trafikĉeso, la tuta konstruaĵo kune kun la alirejaj terplenigaĵoj estis plialtigataj 5 futojn. La plialtigo estis farata po 6 coloj ĉiufoje. Ne estis necese plifortigi la fundamentojn.

Tamen, en aprilo 1952, jaro de nekutima pluvego, la rivera nivelo denove atingis ĝis 11 coloj sub la ponto. Ĝi estis kalkulata, ke la fluo estas ĉirkaŭ 72.000 kubaj futoj ĉiu sekundo.

Dankon al la grandegaj penoj dumtage kaj nokte por dispecigi la grandajn flotantajn insulojn de *sudd*, kiuj haltis kontraŭ la pilieroj kaj trusoj, trafiko ne estis interrompata, sed ĝi klariĝis, ke la tuta ponto denove estu plialtigata.

La nova plialtigo kostos ĉirkaŭ £ 150.000 (funtoj sterlingaj) kaj estu finita je la fino de 1955.

La plialtigo de pluaj 7 futoj estis decidita post esploro de la lastaj hidrografikaj informoj, pli da kiuj estas nun haveblaj pro la esploroj faritaj pri la fluo de la rivero rilate al la proponata Kafue hidro-elektra skemo.

Ĝi estas kalkulita ke ĉi tiu plialtigo allasos la pason de 100,000 kubaj futoj da akvo ĉiu sekundo kaj restos minimume da tri futoj sub la trusoj.

Farante tiun kalkulon estas menciinde, ke ĝi enkalkulas la efekton de la proponata digo kelkajn dudek meljojn marflanke de la ponto.

La laboro nun entreprenota, tamen, ne estas tiel facila kiel antaŭe, ĉar la nunaj malprofundaj fundamentoj ne sufiĉas por subteni la aldonotan pezon. La metodo uzota estas jena:

Unue: ĉirkaŭdigoj el ŝtalaj palisoj interkroĉitaj estos enramataj ĉirkaŭ la pilieroj. Poste la spacoj inter pilieroj kaj palisaroj estos dragataj kaj plenigataj per betono ĝis la alto de la palisoj. Tiamaniero la pilieroj estos protektataj kontraŭ suberoziado kaj la premo sur la fundamentejoj konservata je sekuraj limoj. Ĉi tiu laboro jam estas komencota kaj, oni esperas sub favoraj cirkonstancoj, finiĝos je la jarfino.

Due: la levado de la 13 trusoj samtempe, po unu futo dum ĉiu levado, (sep entute) inter trajnoj.

Antaŭfaritaj ŝtalkradaĵoj, ĉiu unu futon dika, estos metataj sub la trusoj kaj la pilieroj plialtigataj per betono pretaj por venonta, levado kaj tiel ripete ĝis la fino.

La ălirejoj ankaŭ devas esti plialtigataj samtempe.

Ĉe la norda bordo tio estas negrava afero, sed la suda alireja terplenigaĵo estas pli ol du mejlojn longa. Ĉi lasta komenciĝis dum oktobro 1953 per puŝegtraktaroj por utiligi la sezonon antaŭ ol la pluvegoj.

Notu: La plej parto de ĉi tiu artikolo estas elĉerpita el *Rhodesia Railways Magazine* de junio 1954.

Edward M. Rosher.

KVINDEK JAROJN DA LABORO ĈE FERVOJO

Pri la teknika fervoja terminaro kaj ĝia kreanto.

Baldaŭ post sia estiĝo la fervojo fariĝis grava faktoro de internaciaj interrilatoj, ĉar ili ebligis interŝanĝon de varoj kaj amastransporton de pasaĝeroj inter diversaj ŝtatoj en amplekso antaŭe ne imagebla kaj ili fariĝis do unuigo ilo inter nacioj de tutaj kontinentoj. La viglaj interrilatoj, kiuj sekve estis ekligitaj inter fervojaj kompanioj de diversaj ŝtatoj ĉefe en Eŭropo, estigis vastan interŝanĝadon de korespondaĵoj pri fakaj temoj de plej diversaj specoj. Komprenneble estis necese tiucele uzi multajn teknikajn fakterminojn kaj frazojn, kiuj estas specialaĵoj sole fervojaj, kaj kiuj ne estas troveblaj en kutimaj vortaroj. Tial ĉe la Internacia Fervoja Unio estiĝis la ideo kompili fervojteknikan terminaron, kiu entenu ĉiujn fervojajn fakterminojn en kelkaj lingvoj. La Polaj Ŝtataj Fervojoj estis komisiitaj per la prezido de la subkomisiono por prilaboro de tiu ĉi terminaro. Post multjara pena laboro tiu ĉi terminaro, kompilita en ses eŭropaj lingvoj (angla franca germana itala pola kaj rusa) estas nun prespreta. Ĝi fariĝos certe grava kaj serĉata helpilo de ĉiuj praktikuloj kaj scienculoj de la trafiko, same kiel de la industrio, produktanta por la fervojoj.

La ĉefa merito pri la prilaboro kaj eldono de tiu ĉi terminaro apartenas al inĝeniero Jozef Wagner, kiu ĝuste en la pasinta monato (aprilo) festis nekutiman kaj eminentan jubileon, nome la 50-an jaron en la servo de fervojo. Inĝ. Wagner, nun 72-jara, do travivis duonan jarcenton sur trakoj, kaj lia vivo-vojo povas esti modelo kaj ekzemplo al ĉiu fervojisto. Li komencis *de la ŝovelilo* en la jaro 1905 kiel hejtisto, poste li fariĝis lokomotivestro kaj en la jaro 1914 li estis jam estro de riparejo. Dum sia okupo li studis ĉe la politeknika altlernejo en Warszawa kaj akiris ankaŭ - jam estante do fervojisto - diplomon de inĝeniero. En la tempo inter ambaŭ mondmilitoj li disvolvis ĉiuflankan teknikan kaj sciencan agadojn en Polujo, same ankaŭ en internaciaj fervojaj organizaĵoj, kie li plenumis multajn gravajn funkciojn. Dum la germana invado inĝ. Wagner estis unu el la profesoraro de sekreta pola teknika altlernejo, ĉe kiu multaj polaj altlernejanoj kontraŭlege finis siajn studojn. De post la jaro 1945 li laboras ĉe la Trafik- poste Fervoj-ministerio de la Pola popoldemokrata respubliko, kaj kontribuas per sia laboro al perfektigo de labormetodoj ĉe la fervojo. Frukto de tiu agado, kiun inĝ. Wagner efektivigas en aĝo rajtiganta al ripozo, estas unuavice la menciita teknika fervoja fakterminaro - la plej juna ideo de la jubilanto.

Dum hejma soleno, kiun aranĝis honore al inĝ. Wagner liaj kunlaborantoj de la departemento pri internacia trafiko, kaj kiun ĉeestis ankaŭ reprezentantoj de sindikatoj, estis al li transdonitaj bela salutadreso kaj donacoj.

La Polaj ŝtataj fervojoj kaj ĉiuj porpacaj fervojistoj povas prave

fieri pro ĉiuspeca laborulo, kia estas inĝ. Wagner.
Ni deziras al la jubilanto, ke li okupu sin per sia fruktedona laboro ankoraŭ multajn jarojn!

(artikolo de Dr. Zach en *Dopravni technika*, jarkol. III/5, trad.-eto).

SCIENC KAJ TEKNIKA TERMINARO (STT)

Fervojistoj, teknikistoj kaj legantoj de fakliteraturo!
Ni atentigas vin, ke post sep jaroj de pena laboro estas prespreta la Scienca kaj Teknika Terminaro (STT) de dipl. inĝ. R. Haverkorn, kem. d-ro K. Dellian kaj universitata prof. d-ro F. J. Belinfante

STT bazas sur la plej moderna stato de la tekniko.

STT estas aranĝita laŭ la modelo de *Plena Vortaro* kaj povas servi kiel ties suplemento koncerne fakterminojn.

STT aperos dum 1955 kaj celas pontigi la tempospacon ĝis pli detala leksikono aperos, kiu ampleksos ĉiujn fakojn. (La delonge anoncita Plena Vortaro Ilustrita de prof. Waringhien aperos nur post kelkaj jaroj).

STT enhavas apud esperantlingva klarigo la germanan aŭ, se necesas, la anglan aŭ francan tradukon.

STT ampleksas proks. 5100 terminojn el ĉiuj fakoj, precipe el la fakoj natursciencoj, tekniko, maraferoj, matematiko, kuracista scienco, telekomuniko, trafiko ktp., tial ke ĉiu fakulo povos kompreni la literaturon ankaŭ de apudaj fakoj.

STT aperos presita en bindita formo ĉe la eldonejo de la Japana Esperanto-Instituto (J.E.I) en Tokio.

STT kostos 3,6 US.-dolarojn aŭ la ekvivalenton en enlanda mono; ĝi estas mendebla ĉe la delegitoj aŭ perantoj de I.S.A.E. aŭ senpere ĉe s-ro Ŝihej MIJAKE J.E.I., 1-18 Hongô- Motomachi, Tokio, Japanujo.

STT estas pagebla tuj post la ricevo de la verko. (antaŭmendintoj havas rabaton; ankaŭ revendistoj havos rabaton; pri tio J.E.I. pli detale informos en la Esperanto-gazetaro.)

Ne hezitu tuj mendi la gravan verkon ĉe via landa delegito de INTERNACIA SCIENCA ASOCIO ESPERANTISTA (ISAE), en Francujo ĉe la peranto de la STT, s-ro R. OLIVAUX, 20 bis, Rue Noire, NANTES (Loire-Inferieure).

EL LA GAZETARO

En *Die Schiene* organo de la Sarlandaj Fervojistoj, aperis artikolo sub la titolo * Mi lernas Esperanton*. La verkinto, kolego Höh celtrafe propagandis per ĝi por nia lingvo, por IFEF kaj la okazinta konferenco en Sarlando. Ankaŭ en la Sindikata organo * Der Saar-eisenbahner* aperis artikolo de la sama kolego *Esperanto en la servo de la Fervojoj*. Belega sukceso por nia malgranda sekcio en Saarlando.
Heroldo de Esperanto estas sen ia dubo unu el la plej gravaj Esperanto-organoj, kiu/mencias novaĵojn el la movado. Ankaŭ IFEF havas la/regule favoran interesiĝon de la Redakcio, kiu malavare disponigas la bezonatan spacon por komunikoj pri IFEF. En N-ro 9 de Junio jam aperis anonco pri la sukcesplena kongreso en Zürich kaj la konferenco en Sarlando sed en No.10 de Junio la Redakcio tute surprizis nin per preskaŭ tutpaĝa artikolo kun fotoj el Zürich kaj Saarbrücken. Super la artikolo dikletere estas presita * NIA PLEJ GRAVA FAKA KONGRESO*. Esprimu vian dankon per abono al tiu multlegata gazeto, la adreso estas: Harstenhoekweg 223, Scheveningen, Nederlando.
Francio: Ke la Gazetaro de tempo al tempo emas akcepti artikoletojn pri nia movado, pruvas al ni la sukceso de niaj francaj kolegoj. En la tagĵurnalo *Sud-Ouest* No.22 aperis artikoleto pri nia kongreso en Zürich kaj niaj francaj kolegoj ne forgesis la adreson por aliĝi al nia franca sekcio en Parizo. Bonega propagando, kiu meritas nian gratulon.
Nederlando: En la Sindikata Organo * Het Weekblad* de la nederlandaj fervojistoj aperis okulfrapa artikolo pri nia 7a kongreso. Jam dum multaj jaroj tiu sindikato celtrafe subtenas nian propagandon kaj ĉiam pretas enpresigi artikolojn pri nia fervojista movado esperantista.
Svisio: Ke oni en la lando de nia 7a kongreso mem ne forgesis turni siian atenton al nia faka movado, montris la longan artikolon pri nia kongreso en * Svisa Espero*, organo de la Svisa-Societo. Niaflanke ni {ar-esperas, ke nia pasinta kongreso alportu fruktojn en Svislando.} de
Aŭstrio: En *Informilo de Internacia Esperanto-Muzeo en Vieno * aperis raporto pri la 7a IFEF-kongreso en Zürich, kiu sendube donis bonegan impreson. La IFEF-estraro estas tre danka pro la laŭdoj rilate al la bonega kaj modela laboro depost la fondiĝo. Tre volonte ni enpresigas la afablan peton de la fondinto de la Esp-Muzeo en Vieno, sendi materialon pri nia faka movado fervojista al: Internacia Esp-Muzeo, Hofburg, **Wien I**, Aŭstrio.
Svedio: En * S.J.- NYTT* No.-oj 2-3 de la jaro 1955, organo de la Svedaj fervojostoj, aperis artikoletoj pri nia 7a kongreso en Zürich kaj pri la 8a kongreso okazonta venontjare en Stokholmo. Niaj svedaj kolegoj do jam energie komencis la laborojn, do ĉiuj preparu sin por ĉeesti la venontjaran kongreson en la ĝisnun plej norda kongresurbo.
Francio: Tutpaĝa artikolo pri Esperanto aperis en * Arts Cheminots* organo de la Union Artistique et Intellectuelle des Cheminots Francais.

La koncerna artikolo en No. 9 temas pri diversaj okazintaĵoj, i.a, pri intervuo de S-ro Marice Cenevoix antaŭ la radio, pri la sukceso en Montevideo kaj pri la kongresoj de IFEF, ktp. Per tio S-ro Mollion, la prezidanto de la nomita Unuiĝo, denove pruvis sian grandan simpation por Esperanto.
U.E.A. enmetis en sia organo de Jul-Aŭg. 1955 la kongresfoton kun favora noto pri nia 7a kongreso, laŭ kiu la fervojistoj i.a. estas gratulataj pro la celkonscia kaj prospera laboro. Tiun laŭdon ni volonte konigu al niaj aktivuloj.

Francio: Ankaŭ en la No. 10a de la Fervoja Revuo *Arts Cheminots*, la francaj gekolegoj montras sian aktivecon per tutpaĝa artikolo pri nia 7a kongreso en Zürich kun du ilustraĵoj.
Novaj Distingaĵoj por niaj francaj geaktivuloj!
La * Société Nationale d'Encouragement au Bien* honoris du el niaj kolegoj per arĝentaj medaloj pro ilia aktiveco por nia Movado. Ili estas S-ro A.Blondeaux kaj S-ro Tubbellier el Le Mans.
La urbo Parizo honoris F-inon Lemonnier pro la sama merito per arĝenta medalo. Neniu el ni povas nei la grandajn meritojn de tiuj tri ĝisostaj esperantistoj kaj ni nur ĝojas, ke instancoj naciaj tiamaniere honoras la laborojn por nia Esp-movado. La IFEF-estraro kore gratulas la koncernajn honorigitojn pro ilia aktiva laboro por tutmonda paco. Krome niaj amikoj Francois kaj Florentino ricevis arĝentajn medalojn pro la meritoj en alia kultura fako de la fervojista vivo. Ankaŭ al ili ni sendas niajn sincerajn gratulojn.
Nederlando: Pli ol tutpaĝa artikolo aperis en * Nieuw Spoor*, la fervoja organo en Nederlando, pri la lingvo * Esperanto* kaj pri la kongreso en Zürich. Treege ĝojiga konstato, tial ke la Redakcio antaŭ nelonge ankoraŭ rifuzis la enpresigon de artikoloj pri nia movado.
La devizo de nia Majstro estas ankoraŭ aktuala * Paŝo post paŝo, post longa laboro, ni atingos la celon en gloro!*
Sarlando: Diversaj gazeteltranĉaĵoj venis al ni el Sarlando pri nia konferenco en Saarbrücken. Nia samideano Jakob Schenkel grandparte plenumis la ĵurnalistan taskon kaj plene sukcesie propagandi por nia movado pere de la artikoloj. Al nia samideano Schenkel nian sinceran dankon.
Danio: El la organo de DEFA ni transprenis le jenan artikolon:
Lau letero de la instruministerio de la 22-a de julio la dana registaro decidis reprezentigi sin oficiale ĉe la Universala Kongreso en Bologna per funkcianta plenrajtigito en la financministerio Svend Dragsted. La decido, kin okazis post granda peno flanke de la ĉefestraro de CDEL, estas tre rimarkinda, precipe post la okazaĵoj en Montevideo.
(El *Dansk Esperanto-Blad).

ATENTU! ATENTU!
Gepartoprenintoj al la postkongreso en Sarlando dezirante ricevi fotografaĵojn faritaj en Saarbrücken antaŭ la urbdomo, bonvolu sendi 2 Internaciajn respondkuponojn kun sia adreso al LKK en HOMBURG.
Kun la pleaj koraj salutoj, Oskar Höh.